Nr. 20 Kraków, dnia 15. października 1906. Rok IV.

NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi:
Kraków, plac Szczepański L. 7, II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. — Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numery można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Plac Maryacki i w handlu papieru Wgo Aleksandrowicza, Plac Matejki L. 1

Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy.

Nowe instrukcye

i zależne od nich nowe formy ruchu kolejowego.

Z dniem 1 października b. r. weszły w życie wprawdzie nie zupełnie nowe, lecz tylko odnowione przepisy o wykonywaniu służby ruchowej i sygnalizacyi w austryackiem kolejnictwie. W istocie rzeczy zmiany spowodowane tymi przepisami oznaczają pewien postęp w technice ruchowej, nie tak wielki jednak, aby można powiedzieć o zupełnem zerwaniu z dotychczasowym biurokratycznym systemem, panoszącym się we wszystkich działach naszego kolejnictwa.

Słuszność nakazuje jednak przyznać, że bezpieczeństwu ruchu poświęcono znaczną uwagę przy opracowaniu tych przepisów, aczkolwiek głównym motywem przeplatającym cały tekst odnośnych postanowień jest uwzględnienie czterech wzajemnie wspierających się czynników, a mianowicie: 1) Usunięcie dotychczasowej niedokładności w sygnalizacyi i jazda w zabezpieczonych odstępach (Das Fahren in den Raumdistanzen). 2) Wprowadzenie dla wszystkich osi w pociągu samoczynnego hamulca. 3) Zabezpieczenie stacyi odpowiednimi sygnałami i w końcu 4) Wprowadzenie w użycie większej chyżości pociągowej i zgęszczonego ruchu pociągów.

Co do sygnalizacyi ustalone zostało zasadnicze znaczenie barw świateł i symbolów sygnałowych w trzech kolorach: »Biały« kolor oznacza dozwoloną jazdę, »zielony« powolną jazdę a »czerwony« stać w miejscu. To trójpojęcie przeprowadzono konsekwentnie jako główny motyw przez całą sygnalizacyę, wykonywaną czy to przez przenośne sygnały optyczne, czy stałe sygnały masztowe, zwrotnicowe, przesuwawcze i pociągowe (ze względu na ich umieszczenie na pociągu samym). Wszystkie zaś zbyteczne czerwone i zielone światła wykluczono z sygnalizacyi o ile bałamutność tychże przeszkadzała ich posługiwaniem się w służbie ruchu. Natomiast wprowadzono dodatkowo »niebieskie« światło w manipulacyi zestawiania pociągów i »białego matowego« do oznaczania żurawi wodociągowych. Za niekoniecznie wyczerpujące musimy uważać te postanowienia przepisów sygnalizacyjnych, które odnoszą się do miejsca ustawienia sygnałów dla zwolnionej jazdy i zatrzymania pociągów. Tutaj bowiem stosownie do rodzaju i jakości pociągu, jakoteż konfiguracyi i widoczności toru i objektów ruchowych mogą zachodzić najrozliczniejsze warianty, których poszczególne wymogi zapewne w najkrótszym czasie ustali dopiero praktyka. Sygnały dzwonkowe doznały o tyle uproszczenia, że liczbę tychże ograniczono do najniezbędniejszej miary.

Technika ruchowa otrzymała następujące wzmianki godne nowości: Liczba lokomotyw mogących pracować przy jednym pociągu została zwiększoną z trzech na cztery lokomotywy, tak, że obecnie można używać dwóch lokomotyw do ciągnienia i dwóch do popychania pociągu. Ministerstwo kolejowe zastrzega sobie w miarę ulepszonej konstrukcyi lokomotyw zwiększać chyżość pociągów po nad 80 kilometrów dla pociągów osobowych i po nad 40 kilometrów dla pociągów towarowych. Pociągi kursujące z większą chyżością aniżeli 60 kilometrów na godzinę mają w przyszłości bez wyjątku otrzymać samoczynne hamulce.

Jazda w odstępach zabezpieczonych (Das Fahren in Raumdistanzen) nie jest wprawdzie nowością, ale dopiero w nowych instrukcyach otrzymuje zasadnicze zastosowanie w przeciwstawieniu do dotychczasowych odstępów czasu. Polega zaś na tem, że następny pociąg tak długo nie może jechać za drugim, dopokąd od tego drugiego pociągu nie nadejdzie awizo, że tenże minął już pewną przestrzeń. Przestrzenie te w miarę gęstości ruchu pociągów albo znachodzić się będą w granicach dwóch sąsiadujących ze sobą stacyi, albo też droga między dwoma stacyami podzieloną zostanie na kilka takich przestrzeni odgraniczonych od siebie posterunkami blokowymi, albo posterunkami zapowiadającymi pociągi (Zugmeldeposten). Zasadą jest, że w jednym zabezpieczonym odstępie nie śmie nigdy znajdować się więcej jak jeden pociąg.

Nowością są także pisemne uwiadomienia personalu pociągowego i maszynowego za pomocą osobnych »rozkazów« o wszelkich zmianach w ruchu pociągów, jak n. p. zmiany w krzyżowaniach i wyprzedzaniach pociągów w innych stacyach aniżeli rozkładem jazdy przewidzianych.

Jednem z najważniejszych postanowień jest zarządzenie na wypadek spóźnień pociągowych i niemożliwości porozumienia się telegraficznego, telefonicznego albo pisemnego i gdy w wypadku takim ma się do czynienia z ekspedycyą pociągów jadących naprzeciw siebie. Dotychczas według za-

sady *fruheste oder spateste Abfahrtszeit* dozwoloną była ekspedycya takich pociągów. Obecnie w razie spóźnień pociągów nowa instrukcya zabrania takiej ekspedycyi w następującym tekście: »Jeżeli nie da się osiągnąć porozumienia na drodze telegraficznej, telefonicznej ani też pisemnej, w takim razie bezwarunkowo muszą być dotrzymane krzyżowania przewidziane rozkładam jazdy, albo przedtem już umówione i żaden pociąg nie śmie opuścić umówionej albo rozkładem jazdy przewidzianej stacyi tak długo, dopokąd pociąg z przeciwnej strony nie nadejdzie albo dopokąd o pobycie jego nie nadejdzie dokładna wiadomość.

Pierwsze ofiary łajdackiego „erlassu".

Pisaliśmy obszernie o rozporządzeniu ministeryalnem skazującem »w drodze łaski« podurzędników na degradacye z jakichkolwiekbądź powodów i na podstępne wydzieranie im praw pod przymusem wygłodzenia ich na starość wraz z rodzinami, przyczem nikczemny ów elaborat pozwala sobie postępowanie takie rozpierające piersi bezgranicznem oburzeniem, nazywać z bezwstydnym cynizmem aktem łaski

Pierwsze jaskółki zwiastujące nadciąganie tego szelmostwa biurokratycznego pojawiły się już gdzie niegdzie. Najlepiej niechaj mówią za siebie akta zbudowane na podstawie tego rozporządzenia, a doręczone już maszynistom Skórkowskiemu w Jaśle Konarkowi w Krakowie i Kempińskiemu w Bochni w następującem brzmieniu

C. k. Dyrekcya kolei państwowych w Krakowie, dnia 30 września 1906 r

Do maszynisty p Kępińskiego w Krakowie, (a względnie p. Skórkowskiego w Jaśle)

Ponieważ z powodu obciążających pana fizycznych ułomności (kalectwo w służbie, przyp. red.), w kategoryi swojej jako podurzędnik nie możesz pan być nadal używanym, zaś używanie podurzędnika na stanowisku sługi nie jest dopuszczalnem wogóle w myśl § 40. punkt 2 pragmatyki służbowej, to przy zastosowaniu postanowień § 130, punkt e pragmatyki, powinnoby nastąpić przeniesienie pana w stan spoczynku.

Gdy atoli mimo to c. k. Dyrekcya kolei państwowej pozostawia pana w czynnej służbie na stanowisku dozorcy wodociągów, to postępowanie takie musisz pan uważać jako... (presyę pardon jako) akt łaski, pozostawiający pana na dotychczas zajmowanem stanowisku pod tym warunkiem, jeżeli a) zrzekniesz się Pan formalnie i pisemnie terminów posuwania się w płacy według norm przysługujących maszynistom i b) zrzekniesz się Pan stałego zatrudnienia w charakterze maszynisty.

Wzywa się przeto Pana do jak najspieszniejszego złożenia w tutejszym urzędzie takiego zrzeczenia się.

Horoszkiewicz.

W takie ładne »żarty« poczyna się bawić Horoszkiewicz powróciwszy z urlopu.

Żarty jednak na bok, my zaś radzimy ofiarom tego niesłychanego, dzikiego, zwierzęcego barbarzyństwa pownosić rekursy mniej więcej następującej treści:

Świetno c. k. Dyrekcyo!

Niżej podpisany na takie łajdactwa i na taki rabunek w biały dzień zgodzić się nie może, gdyż mimo to że usiłowano tutaj naciągnąć pragmatykę służbową dla uległizowania tych łajdactw, to przecież jaka jest, taka jest ta pragmatyka, to nieuprawnia ona do popełniania takich nieprawości jak powyższe, a cytowane z niej paragrafy przemawiają raczej na moją obronę i są tylko niezręcznie naciągnięte, aby popełnić na mnie gwałt i oszustwo o pomstę do nieba wołające.

Przedewszystkiem jestem kaleką uszkodzonym w służbie kolejowej, dzięki waszemu sknerstwu, biórokratyzmowi i nieuctwu. Na starość przeto należą mi się pewne względy a nie degradacya. Należą mi się bodaj w części takie względy, jakiemi Świetna c k. Dyrekcya otacza złotokołnierzowych darmozjadów, których praca całego życia nie warta nieraz tyle, ile wartał jeden dzień mojej żmudnej pracy na lokomotywie. Jeżeli kredyt nie wystarcza na utrzymanie inwalidy przy zdobytych przezeń prawach, to ośmielam się dać radę, ponapędzenia kilku z tych złotokołnierzowych próżniaków, a płaca jednego z nich tylko wystarczy na utrzymanie kilku zasłużonych z nas kalek.

W dalszym ciągu źle się wybrała c. k. Dyrekcya, cytując mi postanowienia § 130, punkt *e* pragmatyki, gdzie powiedziano, ze przeniesienie w stan spoczynku może tylko nastąpić w takim razie, jeżeliby przeniesienie mię na inne stanowisko tego samego stopnia nie prowadziło do celu. — A kiedyż to Świetna c. k. Dyrekcya przenosiła mię na inne stanowisko tego samego stopnia? Hę? A kiedyż to przeniesienie takie nie prowadziło do celu? A gdzie jest powiedziane, że podurzędnika można zmusić presyą do zrzeczenia się praw jego i tylko podurzędnika można zmusić, a dlaczego nie zmusza się żadnego złotokołnierzowca? A czy świetna c. k Dyrekcya próbowała bodaj dać mi inne stanowisko tego samego stopnia, t. j. stopnia podurzędniczego w kancelaryi, w magazynie, w dyrekcyi etc.?

Skąd przychodzi w końcu do tego świetna c. k. Dyrekcya obrażać mię i popełniając wobec mię największe łajdactwo, jakie sobie tylko pomyśleć mogę, z cynizmem rzucać mi w oczy wyświadczenie jakiejś niby łaski, której z całego serca życzyłbym panu i pańskim dzieciom, panie dyrektorze.

Zechciej rozważyć panie dyrektorze, że gdy doznałem w służbie ciężkiego pokaleczenia, wasi lekarze, wasze zakłady ubezpieczeń, wasze sądy rozjemcze nie miały litości dla moich pogniecionych członków i połamanych kości, posądzono mię o udawanie i kazano mi dalej służbę robić. Teraz zaś ci sami lekarze, których orzeczenie raz mię już skrzywdziło, uważają mię za ułomnego fizycznie i aby mi zamknąć drogę do osiągnięcia maksymalnej płacy, przysługującej mi z czasem jako podurzędnikowi, skazują mię na »łaskę degradacyi« za moją starość, za moją przelaną krew, połamane kości i za moją wierną służbę dotychczasową. Wówczas gdy mi się coś należało z waszych zakładów ubezpieczeń, byłem symulantem.

Dzisiaj, gdy prawa moje z tego tytułu zadawnione jestem przez tych samych konowałów uznanym za kalekę aby na tej podstawie zrabować moje prawa do awansów i posunięć w płacy

Jeszcze jedno nadmieniam w niniejszym rekursie a mianowicie fakt, że postanowień cytowanego paragrafu dotychczas w praktyce kolejowej używano jako środka dyscyplinarnego, a nie jako aktu łaski, co wyrokami sądowymi jest łatwem do stwierdzenia. (Proces Maczugi, przyp. red.).

Racz więc panie dyrektorze osądzić, kiedy to dyrekcya popełniała większe łajdactwo, czy utrzymując, że § 130, 2 litera *e* jest postanowieniem dla celów karnych, czy dla wyświadczania łaski? I czy jedno twierdzenie da się pogodzić z drugiem? Jeżeli wyższy urzędnik coś ukradnie, to posyła się go na pensyę, używając cytowanego paragrafu jako środka karnego

Jeżeli podurzędnik z powodu kalectwa w służbie zaniemaga, wówczas powyższy paragraf ratujący emerytury dla złodziei, staje się na raz źródłem łaski dla kalek.

O tempora! O mores! panie dyrektorze!

Katastrofy kolejowe.

Szereg mniej lub więcej nieszczęśliwych katastrof kolejowych jakie w ostatnich czasach miały miejsce nie tylko u nas w Galicyi i Austryi, ale na wszystkich kontynentach kuli ziemskiej, ożywiły znowu publiczną dyskusyę na temat tych wypadków, Czem bliżej znajdujemy się od miejsca

wydarzenia się takiej nieszczęśliwej przygody, tem silniej działa ona na nas i tem żywszą jest o tej kwestyi dyskusya.

Statystyka wykryła jednak, że możliwość ulegnięcia nieszczęśliwemu wypadkowi przez pojedynczą osobę jest nadzwyczaj mała, tak że n. p. w Niemczech pojedynczy człowiek musiałby nieprzerwanie lat 400 podróżować koleją żelazną, aby mu się przydarzyła jakaś przygoda kolejowa, zaś według rachunku prawdopodobieństwa musiałby takie podróże odbywać ktoś przez 2000 lat, aby z okazyi takiej przygody postradać życie. Być może, że cyfry te pochodzą ze studyów bardzo optymistycznego statystyka, w każdym jednak razie niezaprzeczonym jest faktem, że ofiarami śmierci w tych katastrofach są przeważnie funkcyonaryusze kolejowi, w obec których uszkodzeni z podróżującej publiczności stanowią znikomą tylko mniejszość.

Największa ilość wypadków pochodzi z wykolejenia, rzadziej ze zderzeń się i bocznych starć pociągów, a najrzadziej z przyczyn elementarnych. Pozornie wydawałoby się, że najwięcej wypadków wykazują te kraje które mają najsilniejszy ruch kolejowy. Pod tym względem Ameryka pozostawia daleko Europę po za sobą. Jak wszystko tak i nieszczęście operuje na wielką skalę po za oceanem. Tam gdzie życie jednostki posiada tak małą wartość, nieskończenie mniejszą aniżeli na starym kontynencie, są także i urządzenia w kierunku bezpieczeństwa ruchu znacznie mniejsze aniżeli u nas. W Europie pierwsze miejsce w statytyce nieszczęśliwych wypadków zajmują Anglia i Belgia. Państwa te mają najgęściejszą sieć kolejową i najsilniejszy ruch.

Najświeższą statystykę wypadków kolejowych co do Austryi jest sprawozdanie z roku 1901, z którego czerpiemy następujące cyfry: Wykolejeń na samych kolejach państwowych mieliśmy w tym roku 368. Bardzo mała ilość tych wykolejeń bo tylko 33 miała miejsce na otwartej przestrzeni, 107 wykolejeń wydarzyło się w stacyach, a najwięcej bo 207 przy przesuwaniu pociągów. (Widocznie muszą to być tylko wykolejenia, przy których wydarzyły się wypadki, pociągające za sobą nieszczęśliwe następstwa dla życia zdrowia albo też większe straty materyalne, gdyż zdaniem naszem gdyby wszystkie wykolejenia do statystyki tej wciągano, to kto wie czy pierwsza lepsza większa stacya n. p. Podgórze-Płaszów ilością swoich wykolejeń nie dorównałaby powyższym cyfrom).

W 141 wypadkach przyczyną katastrofy były źle ustawione zwrotnice. We wszystkich powyższych wykolejeniach (w liczbie 386) postradało życie 2 funkcyonaryuszy kolejowych i ani jeden podróżny, skaleczonych było 33 kolejarzy i 11 podróżnych. Zderzeń pociągów na kolejach państwowych w roku sprawozdawczym było 194, które w przeważnej części wydarzyły się przy przesuwaniu a mianowicie 131 przy przesuwaniu, 50 w stacyach wskutek złego ustawienia zwrotnic, a najrzadziej bo w 11 tylko wypadkach na przestrzeni.

Zderzenia się pociągów zostały spowodowane w 20 wypadkach fałszywem ustawieniem zwrotnic, w 19 wypadkach niedokładną albo niedbałą sygnalizacyą, w 15 wypadkach fałszywą dyspozycyą organów stacyjnych lub pociągowych, w 68 wypadkach nieostrożnem przesuwaniem i zestawianiem wagonów. Zabitym przy wykolejeniach w roku 1905 został tylko jeden funkcyonaryusz kolejowy, nikt zaś z podróżnych. Skaleczono 65 funkcyonaryuszy kolejowych i 10 podróżnych. Rzecz naturalna, że statystyka powyższa nie wyczerpuje wszystkich wypadków i skaleczeń, jakie mają miejsce przy kolei i że odnosi się ona przeważnie do tych wypadków, gdzie z ruchem osobowym ma się do czynienia. Nieszczęśliwe bowiem wypadki, zdarzające się w całem kolejnictwie, liczy się nie na dziesiątki ale na tysiące nieszczęść, odnoszących się prawie wyłącznie do funkcyonaryuszy służby kolejowej.

Brak godności osobistej.

(Ilustracya do moralnej wartości organizacyi Kaczanowskiego).

Wedle doniesień pism Stanisławowskich i Kołomyjskich w rzędzie licznych deputacyi jakie przedstawiły się ministrowi kolejowemu w czasie jego niedawnej podróży po Galicyi, znalazła się także deputacya robotników, skazanych wyrokiem sądowym na więzienie z powodu znanych zajść w warsztacie stanisławowskim.

Deputacya ta posypawszy głowy popiołem, uderzyła czołem przed ministrem kolejowym, zanosząc błagania o darowanie winy sprawcom afery wywołanej prowokacyjną agitacyą Kaczanowskiego, a względnie prosiła o darowanie skutków odnośnego wyroku sądowego, pociągającego za sobą z chwilą prawomocności wydalenie ze służby tychże robotników bez dyscyplinarki.

Z chwilą wejścia na drogę skruchy i prośby o darowanie winy, cała ta sprawa spada odrazu z obłoków aureoli męczeństwa i bohaterstwa do najzwyklejszego poziomu prozaicznej awantury, maskującej się tylko dotychczas pozorami idealnych rzekomo, tkwiących w niej motywów.

Niewinny człowiek za żadną cenę nie poniży się do przepraszania swego przeciwnika. Na ten krok odważy się tylko albo poczuwający się do winy, albo niewinny, lecz człowiek podły.

Czy ze względu na jedne czy też drugie pobudki postanowione zostały przeprosiny ministra kolejowego — te w każdym razie krok ten nie świadczy o zbyt wielkiem poczuciu godności osobistej i zbyt wysokiej wartości moralnej tej »potężną« zwącej się organizacyi. Przyznając się bowiem do winy potępia się własną akcyę, obniżając ją własnemi rękami do poziomu zwykłej burdy i awantury, przepraszając zaś silniejszego mając poczucie swej niewinności, dopuszcza się podłoty gnieżdżącej się w tem zbiorowem ciele.

Zaznaczamy, że zapatrywania nasze nie odnoszą się bynajmniej do pojedynczych ofiar tej smutnej afery, gdyż jednostki te chociaż dały się porwać niesumiennej prowokacyi ich rozumu walczącego z materyalnem cierpieniem, przez to jednak objawiły tylko poszanowania godną i uczciwą gotowość służenia lepszej sprawie. Słowa nasze odnoszą się do tych prowodyrów, którzy teraz przeprosinami kompromitują całą sprawę i jak powiedzieliśmy demaskują ją jako awanturę przez siebie urządzoną, a w której ci biedni ludzie byli tylko ich ślepemi narzędziami. Teraz zaś zrujnowawszy im egzystencye, macherzy ci nie mają innej dla nich pomocy ani rady, jak przeprosiny ministra kolejowego.

A więc to ma być celem organizacyi Kaczanowskiego: Prowokować burdy nie przynoszące nikomu żadnej korzyści, — powtrącać do kryminału sprowokowanych uczestników tych awantur, — zniszczyć skromne warunki ich bytu i potem dopiero przeraziwszy się następstw swej zgubnej działalności, prosić o darowanie winy ślepym narzędziom swej prowokacyi?...

I czy, dla takiej profanacyi ideałów i zasad potrzeba sobie szukać aż we Wiedniu nieodpowiedzialnych przed nikim podżegaczy, którzy jako cymbały pusto brzmiące wołali ze swym agentem Kaczanowskim: »Potężna organizacya nie da zginąć bohaterskim naszym towarzyszom!« Gdy tymczasem nawet tych nędznych 600 koron uzbieranych w drodze dobrowolnych składek na rzecz ofiar w mowie będącego niefortunnego hazardu, zażądała tak zwana »Centrala« na pokrycie własnej golizny w chwili, gdy przemysł odnośnych wspólników wyczerpał się w wiedeńskich nocnych bajzlach i lupanarach, podczas gdy w życiu jej ofiar zwolna poczęła roztwierać się karta łzami i żółcią zapisana.

Skończyło się więc na nędznej komedyi, niezdolnej bodaj odgrywać zasadę: »gwardya umiera, ale się nie poddaje!« Wszystko więc było tylko nieudałym fajerwerkiem i skoń-

czyło się na upokorzeniu, skrusze, przyznaniu się do winy i zdaniu się na łaskę i niełaskę tryumfującego przeciwnika.

I to ma być ową korzyścią moralną odniesioną z przynależności do tej tchórzliwej organizacyi, która potrafi być waleczną tylko w rozbijaniu strejków kolejowych i obstrukcyj, która po 11 latach istnienia weszła na drogę pełzania i przepraszania za swoje błędy, i której w końcu cała akcya ogranicza się do sprzedawania losów po koronie, a z których spodziewany zysk przedtem już zastawiono u żyda? Najgłośniejsze zaś co w jej imieniu dla kolejarzy zdziałano, to było zrzeczenie się owego historycznego podwieczorku w salach starego teatru w Krakowie

Listy z przestrzeni.

Tarnów. Oprócz polowania, inspektor Kołodziej oddaje się jeszcze drugiej namiętności, którą jest gra w karty w poszczególnych stacyach. Najczęściej grywa Kołodziej w Dębicy i stąd też najczęściej odjeżdża w jak najgorszym humorze, który widocznie jest następstwem niepomyślnej gry. Ofiarami jego złego humoru są potem banmistrze, na których usiłuje pan inspektor pomścić swoje karciane niepowodzenie. Jest to znowu jedna z owych sprzeczności, którym stanowczo należałoby kres położyć o tyle, o ile stosunki prywatne przełożonego nie powinny krzywdząco odbijać się na stosunkach służbowych podwładnego personalu.

Zresztą Kołodziej ma tak dziwne pojęcia o swem znaczeniu w przydzielonej mu sekcyi konserwacyi, że nawet w czasie dłuższego urlopu uważa siebie za czynnik uprawniony do kontrolowania czynności swego zastępcy, aczkolwiek z natury rzeczy wynika, że zastępstwo takie jest niczem innem jak tylko stosunkiem służbowym zapewniającym dotyczącemu zastępcy te same zupełnie atrybucye, ten sam stopień samodzielności, niezawisłości i władzy, jakie przysługują zastępowanemu. Pan Kołodziej powinien wiedzieć, że wtrącanie się w czynności jego zastępcy w czasie własnego urlopu jest największym nietaktem i niedelikatnością.

Tego roku Kołodziej będąc na urlopie, był zastępowanym przez nadkomisarza Redlicha, który dla przedsiębiorcy budowlanego Breitera, kazał pociąć szyny według wskazówek i potrzeb tego ostatniego. Urlopowany Kołodziej dowiedział się o tem i coś mu się nie podobało w powyższem służbowem zarządzeniu swego zastępcy. On przeto Kołodziej w danej chwili prywatny niejako człowiek, robi piekło z powodu zarządzeń urzędnika stojącego w służbie, miesza się w jego sprawy i dyspozycye służbowe, przeszkadza wprost czynnościom służbowym, za które odpowiedzialnym przed dyrekcyą nie jest nikt inny, tylko p. Redlich jako naczelnik sekcyi konserwacyi w danej chwili.

Ten nietakt ze strony Kołodzieja znanym jest powszechnie w całym Tarnowie, wywołał dla prowokatora jak najniepochlebniejsze komentarze, a nadto panuje z tego powodu ogólne zgorszenie, że wyższy urzędnik techniczny dopuszcza się żakowskich awantur, uwłaczających godności zawodu inżynierskiego.

Ze spraw stacyjnych na razie nadmieniam tylko, że do obsługiwania klas przydzielił pan Karaś jakiegoś nieokrzesanego, lecz protegowanego przezeń parobka, niejakiego Lisiaka Michała, który nie zna innego wyrazu dla awizowania publiczności przy wysiadaniu z pociągu jak »wynochy«. Niedawno jakiś z lepszej klasy podróżny obraził się, gdy Lisiak począł mu nad uchem wołać: »Tarnów! No prędko wynochy z wozu«.

W królestwie Ambroziewicza t. j. naczelnika II. sekcyi konserwacyi dzieją się niemniej rzeczy, którymby nikt nie dał wiary, jak n. p. sprawa spensyonowania strażnika Wojciecha Potoka z linii Stróże-Bobowa, który w lipcu jeszcze został spensyonowanym a dzięki informacyom samego Ambroziewicza do dziś dnia jeszcze ani szeląga emerytury nie otrzymał. Ambroziewicz miał go bowiem pouczyć, że pierwszej raty emerytalnej może dopiero żądać po pół roku od dnia spensyonowania. W samej też rzeczy Potok po jednorocznej chorobie od czerwca żadnych pieniędzy nie otrzymuje.

Brody. Jeżeli stosunki w innych galicyjskich większych i mniejszych stacyach wcale do idealnych nie należą, to w stacyi Brody usuwają się one wprost z pod wszelkiej krytyki. Brak tu wszelkich cnót towarzyskich, których miejsce zastępują obłuda, nieszczerość i blaga, maskując zazdrość, chciwość, nienawiść i wzajemną podejrzliwość na każdym kroku. Dla tego kłótnia, obraza i skarga nie schodzą z porządku dziennego, z któremi w dodatku łączą się jeszcze bezhołowie i nieład we wszystkich sprawach, dotyczących codziennego życia służbowego i pozasłużbowego. Przysłowie »ryba śmierdzi od głowy« nie nadaje się nigdzie lepiej do zastosowania jak w Brodach, rządzonych — ot tak aby handel szedł — przez nadkomisarza pana Klaftena, chcącego niby uchodzić za wielkiego postępowca, w gruncie jednak samoluba, obawiającego się narazić wyższym władzom nawet w naglących sprawach personalnych. P. Klaften dostaje gęsiej skórki na myśl, że — uchowaj Boże! — żywi w sobie opozycyjne aspiracye, czyli po prostu jest on sobie opozycyonistą, ale w gębie i tylko między czteroma ścianami. Najtrudniej tylko domyśleć się barwy, w którą pan naczelnik brodzki przystraja swoje demokratyczne ideały, gdyż sam będąc żydem, czasami lubi zdradzać swą antysemicką nawet żyłkę, obdarzając nawet współwyznawców swych urzędników nazwą »parcha«. Dwa lata p. Klaften panuje już w tutejszej stacyi, lecz z samolubstwa i wrodzonej tchórzliwości nie raczył ani jednem słówkiem wstawić się za tutejszym licznym personalem, nie raczył wskazać na straszliwe jego położenie i żądać zmiłowania dla tych biednych paryasów zapomnianych tutaj na pograniczu azyatyckiego barbarzyństwa. — Prawda że w czasie tym podniesiono płace tutejszych robotników aż o 10 halerzy! Ale zasługa w tem nie Klaftena, tylko podobno buntowniczych czeskich kolejarzy...

Z pana Klaftena lepszy przeto na zewnątrz dyplomata, który wie, co lubią świetne c. k. władze kolejowe. Wie on dobrze, że tam w gorze mile jest widzianą protekcya takiego Pospischila albo Piaseckiego, dla tego całego swego sprytu dyplomatycznego pan Klaften używał tylko na to, aby dogodzić tym dwom dyrekcyjnym przyjemniaszkom i gagatkom, podczas gdy ludzi zdolnych i uczciwych traktuje się po macoszemu i z jakiemś uprzedzeniem, sprzecznem z postanowieniami pragmatyki służbowej a mianowicie z postanowieniami, traktującemi o obowiązkach przełożonych w obec podwładnych. Klaften zapomina się tak dalece, że postępowanie jego w tym kierunku ociera się grubo o kodeks karny przez dopuszczanie się obrazy czci osobistej na urzędnikach Hadziewiczu i Kesslerze, zakazując drugim funkcyonaryuszom wdawania się z pierwszym a zalecając bagatelizowanie drugiego. P. Klaften chyba nie wie, że to jest gruba obraza czci i że za takie sprawki należy się koza, której dojenia życzy z całego serca p. naczelnikowi wszechbrodzki personal.

Z powyższego widocznem jest, jak Klaften pojmuje swą naczelnikowską misyę w Brodach. Wydaje mu się, ze jest on czemś w rodzaju belfera, a przydzielony mu personal to sztubackie żaki, które ma ochraniać i przestrzegać przed wdawaniem się z niegrzecznemi dziećmi. Oto szczytne posłannictwo, jakie ma spełniać naczelnik stacbański ze złotym kołnierzem. Pojęcia jego nie potrafią się wznieść po nad kulturę chajderu, ucieranie bębnom nosów i zapinanie majteczek. I takie pojęcia wnosi ten człowiek do stosunków służbowych, między dorosłych ludzi, ojców rodzin z uniwersyteckiem nieraz wykształceniem.

Pan Klaften z wielką biedą dorwawszy się stacyi Brodów, powinien uważać cel swego życia za nadspodziewanie szczęśliwie osiągnięty. Dla tego pełniąc służbę ucz-

ciwie, powinien siedzieć cicho i nie prowokować personalu, który w dzisiejszych czasach nie da się sekować i prześladować lada husytowi odgrywającemu komedyę postepowca.

I co się tu szarpać, kiedy tacy Rogulscy z powodu samego tylko Krasnego mogą panu Klaftenowi nawarzyć takiego piwa, które go brodzkiej szczęśliwości raz na zawsze pozbawić by mogło. A szkoda byłoby takiej stacyjki: 4000 koron rocznie samej pensyi, mieszkanie składające się z 5 wspaniałych pokoi, do których opał i światło przychodzi prawie jakby za darmo. Pauszala miesięczna wynosi 113 koron, a lwia jej część pozostaje w kieszeniach pana naczelnika. A ogrody warzywne, kwiatowe i niezliczone inne dozwolone i niedozwolone beneficye nie są także drobnostką, lecz okazałym zyskiem dla którego niejeden niższy urzędnik zrzekłby się stałej płacy, obowiązując się pełnić służbę lepiej aniżeli pan nadkomisarz Klaften.

Jak widzimy z powyższego opisu, to pan Klaften jest strasznym ciężarem dla skarbu kolejowego, ale nie na tem koniec, gdyż ciężar ten wzrasta jeszcze do pewnej potęgi wskutek tego, że u państwa naczelników Klaftenów żadna sługa wybyć nie może i że w następstwie tego ze wszech miar niemiłego i brzydkiego faktu, spada na c. k. skarb kolejowy ogromny ciężar opłacania wszelakiej obsługi prywatnej w domu państwa Klaftenów. Obsługa ta lekko licząc kosztuje skarb kolejowy około jakich 150 kor. miesięcznie. Robotnicy kolejowi muszą w pokorze i bez szemrania obsługiwać brodzkiego kacyka kolejowego podczas gdy sługa prywatna musiała w nocy ukradkiem opuścić dom swego chciwego i nad wyraz skąpego chlebodawcy. Otóż w takim domu z którego sługa bez skandalu i zbiegowiska uwolnić się nie może, robotnicy kolejowi muszą wykonywać wszelkiego rodzaju obsługi, a liczba używanych do tego indywiduów wcale nie jest małą jak się okazuje z poniższego zestawienia.

Przedewszystkiem pan naczelnik trzyma całe stada różnego drobiu jak kur, kaczek gęsi i indyków które ani sieją, ani orzą, a przecież żyją, mimo że nikt na pokarm dla nich żadnych wydatków nie robi. O tem wszystkiem pamięta »klassenpucer« Hagner, ktory zapytany o tajniki cudów wypasających tyle żyjących istot, machnąwszy filozoficznie ręką odpowiada: »ot, nie trza panu mówić!« Wierny ten sługa pana Klaftena, który »niczem« potrafi wypasać te masy ptactwa domowego, ma pewne przywileje w nagrodę swoich zasług i mimo to że mu odebrano numer tragarza pakunkowego, Hagner kręci się nadal koło rosyjskich emigrantów, których kieszenie są przedmiotem szczególnej jego tęsknoty i »usłużnych« zabiegów.

Innym działem gospodarstwa domowego państwa Klaftenów zawiaduje robotnik magazynowy Wojciechowski. Ten gagatek nawet wcale nie pokazuje się w magazynie, tak bowiem jest absorbowanym obowiązkami swego urzędu.

Nosiwodą Klaftenów jest robotnik magazynowy Mantel który nadźwigawszy się w magazynie w dodatku pamiętać musi aby wielce »czcigodnemu« naczelnikostwu nie brakło nigdy wody do wszelkich potrzeb domowych.

Lampista Łysakowski w ten sam sposób jak Mantel o wodzie, musi pamiętać o zupełnem oświetleniu tego domu, przyczem nafta zużyta na ten cel wydawaną jest bez najmniejszej ewidencyi.

Nadwornym stolarzem jest Pittner robotnik przeznaczony do pomocy w czynnosciach cłowych.

Nawet biedna stara baba preweciarka otrzymająca 18 koron miesięcznie, musi odrobić ten nędzny zarobek służąc za pokojówkę i kucharkę. (Smacznego apetytu!)

Biedny ten pan Klaften, nieraz zapewne wzdycha i złorzeczy panującym stosunkom, rozmyślając nad nędzą złotokołnierzowców. Dzisiaj wieś wartości 120.000 guldenów nie zapewniłaby mu tak próżniaczego i jedwabnego życia, jak nadgraniczna stacya Brody. Dla tych więc przyczyn trzeba intrygować i niepokoić podwładny personal czuwając nad jego wychowaniem, aby się wypadkiem nie zepsuł tenże przez stykanie się z ludźmi, którzy nadużycia swoich naczelników nazywają po imieniu. (C. d. n.)

Przemyśl. Mała płaca i ciężka a długa praca stały się obecnie zasadami według których rozdziela się obowiązki służbowe między personal konduktorski. W myśl tych zasad wyzyskuje personal szczególnie dyrekcya lwowska, gdzie personal tej kategoryi formalnie z nóg leci z bezsenności z przepracowania się i przeciążenia w służbie, nie zarabiając w dodatku nawet tyle, aby siły fizyczne utrzymać w takiej odporności, jakiej ciężka ta służba wymaga. Personal charlaczeje, marnieje a na dowód tego dosyć tylko spojrzeć na pierwszego lepszego z przemyskich konduktorów ciężarowych, aby z ich powierzchowności i z ich twarzy wyczytać całe nieszczęście ich ekonomicznego położenia i fizycznego stanu ich zdrowia.

Przemyskich konduktorów rozpozna się zaraz na pierwszy rzut oka czy to w Krakowie, Lwowie, Stryju lub Rzeszowie, dokąd z pociągami dojeżdżają. Przepracowanie i niedostatek wycisnęły na ich powierzchownościach i na ich twarzach jakieś szczególne wspólne piętno, po którem poznaje się, że ludzie ci pochodzą z piekła przemyskiego, gorszego od wszystkich piekieł „stachańskich".

Stósownie do tych wyzyskiwawczych zasad naszych nieocenionych władz pracodawczych lecz niezmiernie chleboskąpiących ułożono są także turnusy jazdy i podziały służbowe.

W sprawie tej wysyłaliśmy już trzykrotnie naszych delegatów z przedstawieniami i zażaleniami do dyrektora Rybickiego, który przy pierwszej audyencyi przyrzekł swoją interwencyę, gdy jednak interwencya nie przychodziła, wysłaliśmy drugą seryę delegatów, która Rybickiego wprawdzie nie zastała, ale od zastępcy jego Stelzera otrzymała jak najdalej idące przyrzeczenia, które gdy się niestety nie spełniły, zmusiły nas po raz trzeci odnieść się do dyrektora Rybickiego w czasie jego bytności w Przemyślu. Tym razem p. Rybicki skasował swoje poprzednie przyrzeczenia, dodając że jest to złe którego nie da się uniknąć. Otóż w taki sposób załatwiają nasi dygnitarze najżywotniejsze sprawy socyalne, odnoszące się do mizernego bytu kilkudziesięciu skarłowaciałych egzystencyi, z którym dałoby się zaradzić nieznacznym nakładem pieniężnym, który niestety przedstawia większe znaczenie dla zarządów kolejowych, aniżeli chorobliwy byt tych rodzin.

Dosyć złym był już turnus obowiązujący od dnia 1-go maja b. r. ale gorszym jeszcze (widocznie na skutek audyencyi u p. Rybickiego) jest turnus obowiązujący od dnia 1 sierpnia b. r. Turnus ten rozdzielony jest na 17 partyi konduktorskich, które w przeciągu 17 dni mają do obrobienia 21 pociągów między Przemyślem a Krakowem, Przemyślem a Lwowem, Przemyślem a Rzeszowem i Przemyślem a Stryjem via Chyrów.

Bezwzględność na wypoczynek i zdrowie personalu jaka odznacza się w tym turnusie, widoczną jest z następujących kilku przykładów.

Pociąg No. 2072 odjeżdża z Bakończyc o godzinie 12.29 w nocy do tego pociągu musi się jechać z Przemyśla pociągiem No. 2014 o godzinie 9.40 wieczór, więc z domu musi się już wyjść co najmniej o 9 wieczór do służby która rozpoczyna się o 12.29 wieczór czyli za 3½ godzin. Czyż nie jest to lekkomyślne, wprost zbrodnicze szastanie drogocennym wypoczynkiem konduktora, który w dodatku za ten rabunek ani szeląga nie dostaje?

Pociąg No 1267 mający przychodzić do Stryja regularnie o godzinie 11.10 w południe prowadzi ze sobą znaczną ilość kurswagonów a w Samborze ma tylko 28 minut zatrzymania. Z powodu tego regularny przyjazd do Stryja należy do nader rzadkich wyjątków, tembardziej że z powodu każdego spóźnienia w Samborze musi krzyżować z pociągiem osobowym No. 1218 i ciężarowym 1274. Pociąg więc ten w najlepszym razie przyjeżdża do Stryja po godzinie 12-tej a niekiedy i około 2-ej w południe. Trzeba zaś wiedzieć że pociąg 1267 jest w Chyrowie dalszym ciągiem pociągu No. 2072 do którego wyszło się wczoraj o godzinie 9 wieczorem. A zatem przy pociągu tym ma się 15 do 18 godzin nieprzerwanej służby.

Ponieważ tor przestrzeni Stryj-Chyrów jest jednotorowym, przeto pociąg No 1274 (a względnie inny) skoro tylko spóźni się o kilka minut, to w Przemyślu traci się już połączenie do pociągu No 62, które przez pociąg No 2071 (jako dalszy ciąg No 1274) ma być osiągnięte o godzinie 1.42 w Przemyślu, skąd No 62 odchodzi o 2.20 po południu,

podczas gdy spóźniony No 2071 może przybyć o godzinie 3 20 tak że nawet mięso i towar żywy tracą połączenie.

Pociąg No 2084 odjeżdża z Bakończyc o godzinie 8 17 rano, do tego pociągu także trzeba wyjść z domu o 6 godzinie rano aby pociągiem No 2016 dostać się do Bakończyc. Za stracony czas, niewyspanie, i wcześniejsze zgłaszanie się do służby nic się nie zalicza, podczas gdy panowie dygnitarze za wygodne wywracanie się w miękko wyściełonych i dobrze ogrzanych salonkach każą sobie płacić grubsze dyety za jedną dobę, aniżeli wynosi nieraz całomiesięczna miłów a nie tórego konduktora.

Rzeszów. Hulganie z frondy Kaczanowskiego czuwający nad uczciwością i obyczajnością w Rzeszowie, omal nie popękali ze złości znalazłszy się w prawdziwem oświetleniu w „Nowym Kolejarzu“. — Oni, którzy wszystkich podpatrują, aby pod grozą odkryć wymuszać przystąpienie do swej sotni, albo w razie oporu denuncyonować ich w swem lwowskiem pisemku — Oni, którzy centralnej organizacyi wyrobili w Rzeszowie taką sławę, że jeżeli się dzisiej mówi o „zorganizowanym kolejarzu“, to każdy zaraz na myśli ma złodzieja. — Oni sami nareszcie znaleźli się w „Nowym Kolejarzu“ w oświetleniu jako awanturnicy, złodzieje, pijacy i *stammgasty* rzeszowskich lupanarów. — Oni, gorszący się drzazgą w oczach swoich kolegów innych zapatrywań, musieli nareszcie wyłupiać oczy na polana wskazane im przez „N. Kolejarza“ w ich własnych oczach.

Oto korzyści z 14 letniej organizacyi wiedeńskiej 10 drabów trudniących się najhaniebniejszem rzemiosłem i najbrudniejszem prowadzeniem się w życiu prywatnem! Czyż potrzeba jeszcze więcej dowodów na jałowość tego przedsięwzięcia?

Dziwna rzecz że niektórzy z tych paniczów nazwani tylko początkowemi literami w mojej ostatni korespondencyi z Rzeszowa, widocznie tak wiernie byli odfotografowani, że po swoich czynach zaraz się poznali jak ów maszynista i magazynier, którzy poutrącawszy nogi obcej kobyle, na klęczkach potem prosili H o r n e r o w e o darowanie im winy.

Jeden z mecenasów tej sotni niejaki K a s z u b a w końcu zeszłego miesiąca wywołał jakaś awanturę w aptece p. K o ł o d z i e j s k i e g o, tak że nawet mordobicie odchodziło gęsto i często, aż w końcu w restauracyi III-ej klasy za kilka dni później odbyły się poprawiny, tak że policyant i restaurator rozrywali rozbawionych gości, którzy pomacawszy się po gębach, oburącz kurczowo trzymali się za połem i posoka zeznojone czupryny.

Naturalna rzecz, że o tem co wyprawiają członkowie p. Kaczanowskiego, tenże nie będzie pisał w swoim „Kolejarzu“, tak jak nie pisał o tem że wyżej wspomniany K a s z u b a parasolnikowi niejakiemu P a p a g a j o w i zapłacił 5 zł. tytułem zwrotu kosztów skargi i *visum repertum* aby tenże odstąpił od oskarżenia.

B e r u t k i e w i c z jest specyalistą od magazynowania starych kożuchów i wybierania garściami pieniędzy z automatów, które odznaczają się niesłychanem suchotnictwem pod względem posiadania towarów, a natomiast ogromną wydajnością pieniędzy.

Całą noc towarów w automacie nie ma ani za grosz, Berutkiewicz wysypia się najwygodniej w domu, a tu próżny automat pracuje na niego nie wydając poszkodowanym ani pieniędzy ani towarów. O tych wszystkich łajdactwach swoich własnych kolegów, nie donoszą huligańie Kaczanowskiemu i nic nie piszą w swoim „Kolejarzu“.

Podgórze. Ciągle mówi się i pisze o zgodzie i solidarności jako o kardynalnych warunkach, do zdobycia pewnych celów. Niestety zgodę i solidarność wielu, potrafi zawsze rozbić głupia jedna jednostka, jedna parszywa owca, obracając w niwecz długoletnią pracę uczciwych ludzi. Taką szkodliwą jednostką w ogrzewalni podgórskiej jest maszynista S z y p u ł a stojący w wiecznej opozycyi przeciw wszystkim i wszystkiemu. Jeżeli wszyscy idą na prawo, Szypuła radzi iść na lewo, jeżeli wszyscy idą na lewo Szypuła radzi iść odwrotnie. S z y p u ł a chce uchodzić za najprzedniejszego maszynistę w ogrzewalni, kto mu zaś odmawia takiego uznania, dla tego jest on najzaciętszym wrogiem. Zawsze i wszędzie Szypuła chce mieć pierwszy głos i zdanie swoje narzuca ogółowi, kto go kontruje tego uważa za swego osobistego nieprzyjaciela, któremu wypowiada wojnę ząb za ząb, posługując się przytem środkami potępionymi przez kodeks honorowy. Szypuła nie ma też ani jednego przyjaciela w całej ogrzewalni podgórskiej i tylko niewielu obłudników (zapewne z obawy przed jego intrygami) odgrywają wobec niego komedyę życzliwości i przyjaźni. Wobec podwładnych palaczów Szypuła odznacza się niesłychaną brutalnością i niezgodliwością. Nie ma on za nic tych biednych ludzi wyrażając się o nich jak o podłych niewolnikach, leniach i drabach ostatniego gatunku. Niedawno przed naczelnikiem ogrzewalni osmarował ich jako pomiot najgorszego gatunku, dla tego że palacze najliczniej do organizacyi należą. Jednakowoż mimo swej wielkiej pogardy dla ciężkiego zawodu palaczów, pan *fuhr* z apetytem zjadł szynkę palacza B a d z i o c h a, za którą jego połowica zapłaciła aż 2 centy! dosłownie: d w a c e n t y córce palacza B a d z i o c h a. Cóż to więc było panie S z y p u ł a, kupno czy łapówka? Teraz jednak że B a d z i o c h państwu Szypułom szynek więcej nie posyła, przeto jest on w mniemaniu tego wielkiego człowieka leniem i niepoźniem. Także i o swoich kolegach p. Szypuła nie ma lepszego pojęcia. Nie mogąc zaś przenieść tego że maszynistę K r a w c z y k a a nie jego obrano na delegata do Berna i że nawet ani jednego głosu nań nie oddano, wszczął z K r a w c z y k i e m awanturę że bez jego wiedzy i zezwolenia tenże jedzie do Berna. Wszystkich żażaleń na Szypułę i wszystkich jego sprawek ani na wołowej skórze by nie spisał, przeto temat ten okładam do innego razu, przystępując po krótkości do innych spraw w tutejszej ogrzewalni, które układają się tak szczęśliwie że naczelnik p. W e j d a własnemi rękami wyrzuca palaczów za drzwi przychodzących doń z żażaleniami. Ten zaszczyt spotkał niedawno starszego L a l i k a, który przez p. Wejdę własnoręcznie został wypchniętym za drzwi, wskutek czego między palaczami zapanowało powszechne oburzenie.

Mamy w dalszym ciągu obszerny materyał co do koszar w Oświęcimie, jednak z braku miejsca korzystamy z najgłówniejszych ustępów tej korespondencyi:

Koszary oświęcimskie składają się z 20 ubikacyi, w których mieści się 25 łóżek, dopokąd obsługiwał je magazynier niejaki Moryc porządek w koszarach był nie najgorszy. Przed 4 jednak laty o obsługiwanie tych koszar — ze względu że paumała za nie wynosi 230 koron miesięcznie — począł się ubiegać reprezentant kolei państwowej w Oświęcimie oficyał niejaki R o g o w s k i, który tak długo kopał dołki pod M o r y c e m, aż go wreszcie wysadził z Oświęcima i sam objął w zarząd owe 230 koron, gdyż o koszary wcale mu nie chodziło.

Moryc utrzymywał stale dwóch robotników do robienia porządków. Rogowski napędził obydwóch a przyjął jednego za 60 koron miesięcznie. Gdy robotnik ten z powodu niewyspania plunął na ten interes, przyjął Rogowski innego a gdy i ten uciekł, zwerbował pan oficyał jakaś biedną rodzinę złożoną aż z 9 ludzi, pracujących cały dzień w koszarach, podczas gdy głowa domu przez cały dzień oddaje się albo nałogowemu pijaństwu, albo włóczęgostwu nałogowemu w tym samym stopniu co i zamiłowaniu do alkoholu. Upłynie nieraz i tydzień a obsługacza nie ma w domu, robotę zaś za niego wykonują dzieci w wieku 5 do 10 lat i to tylko w dzień gdyż trudno od nich wymagać nocnego ślęczenia.

Można sobie wyobrazić, jak wyglądają koszary zdane na taką obsługę. Koce nigdy nie trzepane, pościel nigdy nie poruszona sprzyja w wysokim stopniu wylęganiu się obrzydliwych jadowitych owadów, przyczem „b a r a n k i e g i p s k i e“ bynajmniej do rzadkości nie należą. Całe stada myszy rzucają się nocą na torby personalu, przegryzają skórę i dostają się do wnętrza do pokarmów ze sobą przywiezionych. Wody w koszarach nigdy nie ma, więc też każdy kładzie się do łóżka niemyty tak jak przyjechał. W piecach nie pali się, chociaż noce bywają już chłodne. Partye przyjezdne chcący się zagrzać muszą dopiero uganiać po placu za węglem i drzewem, aby uzbierać trochę paliwa dla rozgrzania zziębniętych członków. C. k. dyrekcya wydała bardzo mądre pouczenia o środkach przeciw zwalczeniu gruźlicy i w tym celu zarządziła nawet wydanie spluwaczek hygienicznych. Niestety na tem się skończyło, spluwaczki raz tylko nalane wodą wyschły zupełnie, a wyschnięte plwociny zamieniając się w pyłek bujają sobie najswobodniej w powietrzu jako zarazki różnych chorób piersiowych a naturalnie i gruźlicy do której zwalczania c. k. dyrekcya zabrała się tak energicznie. Doszło do tego że spluwaczek tych poczynają używać za nocniki, co być może że nawet mniej jest szkodliwe jak używanie tychże na suszarnie zaraźliwych plwocin. Ponieważ w Oświęcimie zdarzały się często żażalenia na nieporządek w koszarach, przeto p. Rogowski skasował wszystkie

księgi zażaleń zabierając je do siebie i tylko wykłada je gdy ktoś z dyrekcyi ma przyjechać, ale i w takim wypadku nie ma wielkiego strachu, gdyż wszystko kończy się na śniadanku u pana oficyała.

Na śniadanku tem p. Rogowski wytrzyma u siebie organ kontrolujący aż do odjazdu pociągu. a nie puściwszy go do koszar cieszy się, że znowu przez kilka miesięcy może uprawiać gnojowisko w swych koszarach. Jeżeli ktoś z personalu żali się na te niechlujstwa przed p. Rogowskim, to tenże wymawia się jak najsłodziej „ależ ojcze kochany, ja wam każę zaraz to zrobić tylko nie piszcie po książkach zażaleń,“ z czego pokazuje się że taka książka zażaleń przecież ma jakieś praktyczne znaczenie, a przynajmniej większe jak obiecanka p. Rogowskiego, który po tem słodkiem przyrzeczeniu znowu nic nie robi.

Należy jeszcze nadmienić że żona owego wagabundy, którego Rogowski wyszukał sobie do obsługiwania koszar w tych 30 zlr. wynagrodzenia za koszary musi jeszcze obsługiwać prywatnie państwa Rogowskich. którzy nie trzymają żadnej sługi. Dojenie więc krów, pranie i t. p. należy do tej nieszczęśliwej ofiary wyzysku pana Rogowskiego.

Żywiec. Powietrze powoli zaczyna się przeczyszczać. Pani Leśniakowska — wyrażając się żargonem kolejowym — dostała »Kündigung« z dniem 1 listopada b. r Wszyscy jesteśmy uradowani, że nareszcie pani ta dohasala się wypowiedzenia i że pozbywamy się jej z naszego »koleżeńskiego« grona.

Niemniej i nad małżonkiem jej Leśniakowskim, zawisła ciemna chmura, gdyż policya wykryła podobno, ze tenże wraz z bratem swoim brał udział w nieudałym zamachu na adjunkta Michalkę w Krakowie. Michalka atoli tak pokierował sprawą, ze jeden z napastników ukarany już został policyjnie 10 koronami grzywny, drugi zaś t. j. żywiecki adjunkt Leśniakowski odpowiadał będzie przed sądem karnym w Krakowie z powodu nieudałego wprawdzie, ale w każdym razie zamierzonego zamachu na cześć i zdrowie p Michalki Oczywiście że epilogiem tej sprawy będzie w końcu dyscyplinarka, która w zupełności dopełni miary zadośćuczynienia, należącego się p. Michalce z powodu tych żakowskich napaści bezwstydnych dwóch indywiduów.

Pani Leśniakowska chorowała już czas dłuższy, o ile mi się zdaje zaniemogła ona zaraz bezpośrednio po korespondencyi w »Nowym Kolejarzu«, w którym ku uczczeniu tej pani osobny artykuł z Żywca poświęciłem Teraz po otrzymaniu wypowiedzenia, jakby za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, pani Leśniakowska natychmiast wyzdrowiała. Niestety ta ochoczość do służby przyszła nieco za późno, aczkolwiek pani Leśniakowska we Wiedniu pokłada wielkie nadzieje. Ja z mej strony pozwolę sobie być wielkim pesymistą w obecnych warunkach, na które odpowiedź znajdzie sobie ta pani w lusterku, z którego dowie się, że nie ma z czem wybierać się do Wiednia i jeżeli Ignac nie potrafił odwrócić od niej tego ciosu, to żadna potęga w świecie już jej nie uchroni od tej fatalnej ostateczności.

W niedługim czasie po wiadomej korespondencyi w »N. Kolejarzu« naczelnik p. Pokorny dostał kolosalnego nosa, pani Leśniakowska 20 koron a Dunin 10 koron kary. Małżonek pani Leśniakowskiej został do tego stopnia oburzony tą lekkomyślnością c. k dyrekcyi, że najpierw udał się do Krakowa na poszukiwanie korespondenta »N Kolejarza«, gdy zaś wyprawa ta powiodła mu się tak niefortunnie, że omal nie dostał się do kozy z powodu powyżej opisanego napadu, powrócił do Żywca i ze złości zameldował się chorym i do dziś dnia żadnej służby nie robi.

P. Barański naczelnik sekcyi konserwacyi utartym zwyczajem marynuje grzyby i wygniata soki, w czem są mu pomocni niektórzy banmistrze, notując sobie skrzętnie każdy kosz tych produktów, ile ich samych kosztował lub ile ludzi na koszt dyrekcyjny było zatrudnionych w tym »przemyśle« krajowym

KRONIKA.

Nadużycia z dyetami. Ostatnim razem opisywaliśmy gospodarkę Hubla na ten temat Szkoda że człowieka tego nie dopuszczono do jakich interesów skarbowych w Rosyi, tam byłoby najwłaściwsze pole dla jego popisów, wykonywanych tutaj tylko w miniaturze.

Prawdziwym skandalem wywołującym powszechne zgorszenie jest używanie a właściwie nadużywanie złotokołnierzowego nadoficyała Pokornego do wszelkich substytucyi

Pokorny przydzielonym jest krakowskiemu urzędowi ruchu Pobiera zaś dziennie 12 koron dyet.

Potrzeba gdzieś zastąpić dozorcę stacyi posyła się na zastępstwo Pokornego Na zastępstwo „Stationsmajstra“ jedzie Pokorny, Aspiranta, asystenta, adjunkta zastępuje Pokorny. Naczelnika urzędu ruchu bez złotego czy ze złotym kołnierzem zastępuje Pokorny, słowem jest to uniwersalny zastępca zarabiający regularnie co miesiąc do 300 koron, które, o ile nam wiadomo bynajmniej nie spełniają takich celów, jakie spełniałyby rozdzielone między skromniejsze siły Zarobki te Pokornemu nie wystarczają a krzywdzą i skarb kolejowy i biedniejszych ludzi.

Zasadą jest, ze równy powinien równych zastępować tymczasem jest to nawet przeciw dekorum urzędniczemu, aby złoty kołnierz zastępował dozorcę stacyi, czyli aby major zastępował frajtra Teraz w ostatnich czasach n. p Pokorny zastępował w Suchy ekspedyenta stacyjnego niejakiego Brzeczkę, podczas gdy za te pieniądze p Brzeczka mógłby mieć 3 do 6 substytów.

Przy tej protekcyjnej gospodarce wielce miłego p Hubla, ruchowy urząd tej rangi co Kraków nie ma ani odrobiny swobody i samodzielności. Bo takie imienne odkomenderowania substytutów są niczem innem jak przywłaszczaniem sobie atrybucyi naczelnika odnośnego urzędu i wkraczanie w szczegóły drobiazgów służbowych Skąd Hubel może lepiej wiedzieć że ten lub ów funkcyonaryusz nadaje się lepiej do zastępstwa, ze temu lub owemu bodaj w ten sposób należałoby przyjść z pomocą za jego wzorowe prowadzenie się, skąd może tenże wiedzieć, ze tego lub owego urzędnika naczelnik urzędu w danej chwili nie potrzebuje we własnej stacyi z lepszym skutkiem? Skąd więc Hubel przychodzi do tego aby zamiast telegrafować *Senden Sie einen Verkehrsbeamten zur Substitution nach X* wysyła takie telegramy jak *Senden Sie den Offizial Rewakowicz zur Substitution des Frachten-Kasierers in Kalwarya*, jak to znowu miało miejsce dnia 9/10 br.

Więc taki Rewakowicz właściciel kamienicy potrzebuje zarobić 10 koron dziennie, bo biedaczysko zapewne nie może wyżyć ze swego domu przy dzisiejszych nadlichwiarskich czynszach? Dziwna rzecz dla czego Hubel pochlebia samym tylko bogaczom, bo wartałoby wiedzieć czy wypadkiem nie ma on ja ich ubocznych celów względem ich kieszeni?

Prócz bogaczów i kuzynków Hubla nikt zresztą w całej dyrekcyi nie nadaje się do substytucyi Możeby pan Horoszkiewicz raz wglądnął w tę sprawę, bo spodziewamy się ze nawet redakcya „Nowego Kolejarza“ musi się rumienić, widząc z jakiem safandulstwem pobłaża się i toleruje taką bezwstydną gospodarkę familijno-protekcyjną

Wolne od służby niedziele dla banmistrzów. C. k. dyrekcyi kolei państwowych we Lwowie, rozporządzeniem z dnia 16 maja 1906 L. 50028/I postanowiła, że każdemu banmistrzowi na jego życzenie dwa razy w miesiącu mają być dane wolne niedziele do jego własnej dyspozycyi, z zastępstwem na koszt dyrekcyi i z udzieleniem kart wolnej jazdy na wypadek zamierzonego gdziekolwiek wyjazdu.

Mamy nadzieję że powyższe zarządzenie lwowskiej dyrekcyi znajdzie naśladowców także i w innych dyrekcyach kolejowych

Rok służby za 1½. Nareszcie ministerstwo kolejowe przyznało personalowi pociągowemu prawo: za każdy rok służby spędzony przy egzekutywie zaliczyć za 1½ roku. Rozporządzenie to ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 1907 roku. O tej reformie zarządzonej przez ministerstwo kolejowe, delegat tegoż zawiadomił zarząd funduszu prowizyjnego na posiedzeniu dnia 27 września br.

Z uznaniem trzeba powitać ten krok ministerstwa kolejowego, atoli z drugiej strony uważamy go za nie wystarczający o tyle o ile rozporządzeniem powyższem nie został objęty cały personal egzekutywy, którego służba niemniej jest ciężką, odpowiedzialną i połączoną z niebezpieczeństwami dla życia i zdrowia. Wszyscy kolejarze przy egzekutywie mają prawo żądać, aby im policzono rok za 1½ i w tym kierunku dalsza walka nie ustanie.

Czy „Smarkaty żydek“? W końcu przy rozprawie dnia 5 października br. udało się dr. Heskiemu po kilku terminach sądowych dowieść że obwiniony red. ktor. »Nowego Kolejarza« p. Bachowski pod nazwą „smarkaty żydek“ nikogo innego nie miał na myśli jak tylko dra Heskiego i stanowczo tylko jego pod tą paskudną nazwą rozumiał. Nic nie pomogly zaprzeczenia obwinionego że przecież Heski co do nazwy samej jest Słowianinem (a nawet Czechem według zdania przyjaciela jego Bryka), co do narodowości jest on socyalistycznym polakiem, a co do religii bezwyznaniowym i że przeto ze żydowstwem nic nie ma wspolnego, a nawet urzędowo wyparł się ostatnich jego szczątków zmieniając swe rodzinne nazwisko Heschéles na słowiańskie Heski. Nic nie pomogły wszelkie dowodzenia Dr. Heski uparł się, że to on ma być tym „smarkatym żydkiem“ o którym pisuje „Nowy Kolejarz“, przyczem tak gorąco i zawzięcie upierał się przy swojem zdaniu, że w końcu nawet sam obwiniony wśród objawów głębokiego wzruszenia dał się przekonać, że pisząc o »smarkatym żydku“ dra Heskiego niewątpliwie musiał mieć na myśli, w obec czego bez żalu i wyrzutow sumienia przyjdzie mu zapłacić tych 10 koron, na które skazany został za opaskudzenie sławnego mecenasa.

Nadużycia taryfowe. W zasadzie i według przepisów, wszystkich obowiązują jedne i te same należytości, taryfowe, o ile na mocy osobnej prośby nie zostaną komuś przyznane pewne ulgi których zezwolenie osobnymi przepisami jest przewidziane. Tymczasem są osoby które korzystają z różnych ulg na zwykły rozkaz dyrektora, a który to rozkaz jest zazwyczaj nadużyciem, o ile wkraczając w sprawy taryfowe żadnymi przepisami taryfowemi lub innymi nie został uzasadnionym. Poniżej pozwolimy sobie przytoczyć telegram c. k. dyrekcyi kolejowej w Krakowie, który ilustruje gospodarkę p. Horoszkiewicza w tym względzie. Oto dosłowne brzmienie odnośnego telegramu:

„*Von Kd* (Krakau Direktion) *Nr. 241 an Bahnbetriebsamt Krakau, lesen Sucha und Zakopane*

Für das Gepack Seiner Excelenz Dr. Dunajewski welcher am Dienstag 10/7 zur Aufgabe gelangt (depesza nadana 8/7 przyp. red.) *und am Vortage verladen werden soll, ist ein besonderer G D* (serya wozów przyp. red.) *beizustellen und mit Zug 43 Dienstag 10/7 abzubefördern.*

Für Fräulein Dunajewski am Dienstag 10/7 beim Zuge 43 ist ein ganzes Coupé I-er Klasse eines A Bi. Wagons nach Zakopane gegen Legitimation besetzter Plätze zu reservieren.

Horoszkiewicz

(Nr 241 C. k. dyrekcya Kraków do Urzędu ruchu w Krakowie czytać Sucha i Zakopane.

Dla pakunku J. Ekselencyi dra Dunajewskiego który we Wtorek dnia 10/7 zostanie nadanym, a dzień przedtem ma być załadowanym, ma się dostawić osobnego wozu seryi G D i odesłać tenże pociągiem Nr. 43 we Wtorek dnia 10/7.

Dla panny Dunajewskiej za legitymacyą »obsadzone miejsca« ma być dnia 10/7 przy pociągu Nr. 43 zarezerwowanym cały przedział I-szej klasy seryi wozów A Br. do Zakopanego.

Pakunek p. Dunajewskiego nie mogł być wieziony razem z pakunkami innych podróżnych, boby się strelni.

Więc na ten cel dostawiono osobnego wozu, rzecz naturalna że nie zapłacono tutaj za woz tylko za wagę pakunku tak jak i nie zapłacono za cały przedział I-szej klasy, tylko za ilość miejc w niem zajętych. Oto jedna z przyczyn niedoborów na kolejach państwowych. Tysiące wozów przebiegają, miliony kilometrów prawie za darmo, skąd przeto może być mowa o większych dochodach.

Na fundusz prasowy N. Kolejarza w III kwartale 1906 złożyli: B. F. Podgorze 0.50 K, F. A. Podgorze 0.20 K, G. F. Kraków 0.20 K, K. A. Kraków 1.00 K, L. W. w R. 10.00 K, K. J. Oświęcim 2.00 K, S. W. w T. 1.36 K. S. W. w Krakowie 2.00 T. R. Kraków 1.00 Sz. K. Kraków 1.00, W. A. Kraków 0.50, O. T. 1.00, Dr. K. P. 6.00, P. Z. i B. w Krakowie i Podgórzu 1.00, M. F. w Podgórzu 2.00, K. K. w B. 1.00, M. J. w B. K. F. 2.00 N. W. w K. 0.08, K. M. w K. 1.00 S. T. 2.00 K. F. w Krakowie 2.00, , w X 3.00.

Razem w 3-cim kwartale złożono 50 K 24 h.

Na tenze cel w pierwszym połroczu 1906 złożono 186 K 06 h. Razem przeto w ubiegłych trzech kwartałach złożono na fundusz prasowy N. Kolejarza 236 K 30 h.

Wydawca: **Tomasz Tokarz** - Odpowiedzialny redaktor: **W. Bachowski** Drukiem S. L. Deutschera w Podgórzu.